Național 28 DE ANI
Cotidian fondat în 1997

Scris de **Claudia Marcu**

2025-06-29

Cum a pierdut CFR SA șina de sub roți. 120 km de cale ferată, dată ilegal de justiție unei firme private

Statul român, prin CN CFR SA, a reușit să piardă 120 km de cale ferată amplasată strategic în puncte de frontieră în favoarea unei firme private. Șirul de ilegalități, semnalate de Curtea de Conturi, a început în justiție, unde instanța a decis, în mod stupefiant, că o cale ferată poate fi executată silit, având în vedere că o poți muta de colo-colo. De mai bine de 15 ani, Ministerul Transporturilor nu a întreprins niciun demers pentru a întoarce în patrimoniul public obiectivele, favorizând firma privată care a pus stăpânire pe aceste linii.



Neintabularea dreptului de proprietate publică a statului român asupra tuturor terenurilor și liniilor de cale ferată care constituie elemente ale infrastructurii feroviare publice, aflate în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și în concesiunea CN CFR SA, a avut consecințe dezastruoase.

Potrivit unui raport al Curții de Conturi, Ministerul Transporturilor nu a întreprins demersuri eficace pentru reintroducerea în patrimoniul public administrat de CN CFR SA a

liniilor de cale ferată și aparatelor de cale, executate silit ca bunuri mobile de SC Trans Expedition Feroviar SRL (SC TEF SRL). Deși sunt bunuri imobile care aparțin domeniului public al statului, mai multe dispozitive de linii din incinta unor stații de cale ferată au fost preluate de SC TEF SRL încă din anul 2009, printr-o acțiune de executare silită mobiliară, pentru stingerea unei creanțe deținute la CN CFR SA. De precizat că liniile ferate preluate de SC TEF SRL sunt situate în incinta unor stații de cale ferată din zone de interes comercial/economic pentru transportul feroviar de mărfuri, respectiv: zone pre portuare (stația CF Palas); rafinării (stația CF Brazi, stația CF Ghighiu, stația CF Bradu Rafinare) și zone de frontieră cu Ucraina și Republica Moldova (stația CF Dornești, stația CF Halmeu, stația CF Barboși – unde au fost executate inclusiv linii de cale ferată cu ecartament larg și instalații de transbordare), se precizează în raportul Curții de Conturi.

Apărare jalnică

În procesele intentate, avocații sau juriștii CN CFR SA au invocat doar că liniile de cale ferată sunt bunuri imobile, însă instanța de recurs a stabilit definitiv că acestea sunt bunuri mobile și pot fi urmărite și executate silit, întrucât aparțin patrimoniului privat al companiei și nu domeniului public al statului.

În motivarea deciziei sale, instanța de recurs a reținut că „suprastructura unei căi ferate este un bun mobil, deoarece poate fi oricând mutată pe un alt amplasament” și că „liniile de cale ferată ce fac obiectul executării silite sunt compuse din linii de metal, traverse din lemn și material mărunt, fiind transportate și montate în locul în care se dorește amplasarea unui traseu feroviar”.

Curtea de Conturi a dispus încă din 2011 ca Ministerul Transporturilor și Ministerul Finanțelor să întreprindă măsuri pentru reîntregirea patrimoniului public al statului cu bunurile executate silit (linii de cale ferată), corectând, astfel, ilegalitățile produse. La fundamentarea abaterii de la legalitate și regularitate, respectiv a măsurii dispuse prin decizie, Curtea de Conturi a avut în vedere atât prevederile legale aplicabile în domeniu, cât și interpretările și soluțiile pronunțate de instanțele de judecată în dosarul nr. 900/2004, într-o cauză care a avut ca obiect stabilirea calității de bun public al liniilor de cale ferată. Însă tot ce s-a făcut a fost o acțiune în justiție a CN CFR SA, care a fost respinsă.

”În opinia echipei de audit, CN CFR SA a avut și încă are la dispoziție o cale extrajudiciară pentru refacerea ordinii de drept și redobândirea în patrimoniul public a bunurilor de care a fost deposedată, respectiv calea promovării unei hotărâri a guvernului de aprobare a exproprierii pentru utilitate publică a bunurilor executate silit”, a precizat Curtea de Conturi, însă nimeni nu s-a sinchisit.

Stăpâni pe bunurile statului

Pe de altă parte, prin executarea silită mobiliară, SC TEF SRL i s-a atribuit doar dreptul de proprietate asupra materialelor care compun suprastructura căii ferate (linii de metal, traverse din lemn și material mărunt), și nu dreptul de proprietate asupra bunului imobil „cale ferată”, construcție specială care face parte din sistemul căilor de comunicații, calificate prin lege ca aparținând domeniului public al statului.

”Cu toate acestea, din analiza documentelor prezentate de CN CFR SA în cadrul prezentei misiuni de audit, precum și a deciziilor CNSDF22 nr. 1/2023 și nr. 2/2024, prin care s-au soluționat plângerile formulate de Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă CFR Marfă S.A. împotriva SC TEF SRL și GRUP FEROVIAR ROMÂN S.A., pentru neacordarea accesului la liniile de cale ferată executate silit, s-a constatat că respectivele linii de cale ferată au fost exploatate ca linii ferate industriale (LFI). Pentru liniile de cale ferată executate silit a fost schimbată încadrarea/categoria de folosință, din linii tehnice de primire-expediere, în infrastructură feroviară privată a SC TEF SRL”, semnalează Curtea de Conturi. Potrivit acesteia, schimbarea încadrării/categoriei de folosință a acestora, din linii tehnice de primire-expediere, astfel cum au fost prevăzute în proiectul de execuție și în proiectul tehnic al stației de cale ferată, în infrastructură feroviară privată, contravine atât calificării date acestora de instanța de judecată, cât și prevederilor OG 60/2004, care se referă exclusiv la construirea de căi ferate noi sau la întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate existente, care au fost avizate, proiectate, construite și recepționate ca LFI, cu respectarea prevederilor legale aplicabile în acest domeniu. Or, liniile preluate de SC TEF SRL, ca bunuri mobile, nu se încadrează în nici una din prevederile actului normativ indicat.

Pierderi uriașe

Din datele și informațiile prezentate de CN CFR SA inspectorilor Curții de Conturi, a rezultat că, la nivelul anului 2023, în stația Palas, unde SC TEF SRL a exploatat în regim LFI un dispozitiv de linii tehnice de aproximativ 17 km, au staționat, în medie, 45 de vagoane/zi în regim de staționare de lungă durată și 590 de vagoane/zi, în regim de staționare operativă, cumulând un total de 17.000 zile vagon/an, staționare de lungă durată și 5.160.000 ore vagon/an staționare de serviciu.

Raportat la valoarea tarifelor de staționare, valabile pentru anul 2023, respectiv 0,65 lei/vagon oră pentru staționare operativă și 2,32 lei/vagon zi pentru staționare de lungă durată, rezultă o valoarea cumulată a tarifelor de staționare, la nivelul anului 2023, de aproximativ 3.500.000 lei, sumă care, pe deoparte CN CFR SA (deținătorul de drept al liniilor de cale ferată) nu a realizat-o, iar pe de altă parte, operatorii de transport feroviar (OTF) din grupul SC TEF SRL, nu a datorat-o/plătit-o.

”Economiile realizate prin neplata tarifelor de staționare a trenurilor, pe liniile operate de OTF din grupul SC TEF SRL, au creat acestora, în opinia noastră, un avantaj competitiv în raport cu ceilalți OTF, care înregistrează costuri de exploatare majorate prin plata acestor tarife”, a mai arătat Curtea de Conturi.